

たまる場

—阪神鳴尾駅前にひとが集う場の提案—

藤本 侑

[指導教員：武庫川女子大学教授 三好 庸隆]

キーワード：駅前開発，壁，交流拠点，高架下

1. 設計の背景

日本一の規模を誇る武庫川女子大学。この最寄駅であるのが阪神鳴尾駅だ。しかし阪神鳴尾駅はいまひとつ賑わいや魅力に欠け、地域の人々や女子大生などの交流拠点らしくなっていない。実際、阪神鳴尾駅が位置する西宮市鳴尾地区は高齢化が進み、子ども世代が少なく、活気がない地域となっている。そのため、西宮市鳴尾地区の中心である阪神鳴尾駅も「ひとが集う場所」ではなく、通勤・通学に利用されるだけの「ただの通過点」となってしまうのが現状である。その中で現在、阪神鳴尾駅は「鳴尾工区連続立体交差事業」によって高架化となっている。それに伴って、阪神電鉄と武庫川女子大学の共同で「高架下プロジェクト」が進められており、今後の阪神鳴尾駅に将来性があると考えられる。

2. 設計の目的

私は今「ただの通過点」となってしまう阪神鳴尾駅を、地域の方や女子大生など様々な世代が絡み合う交流拠点にしたいと考える。これを叶える設計を提案し、人とひとが集う空間を阪神鳴尾駅につくる。そして、現在進められている「鳴尾工区連続立体交差事業」と共に西側の貴重な大規模空地を活用し、対象地域である西宮市鳴尾地区に住み続けたいと思うまちづくりを目指す。

3. 計画地

阪神電鉄鳴尾駅北側の約 3000m² の敷地と、高架化事業で生まれた、隣接する高架下部分を計画対象地とする。

3-1 阪神鳴尾駅とは

武庫川女子大学の最寄駅である。普通電車と区間急行のみが停まる阪神本線の駅。1 日の乗車人数は約 23,500 人で、その内の 42% が通学利用となっている。

3-2 対象地域：西宮市鳴尾地区の現状

阪神鳴尾地区の人口は約 96,055 人、世帯数は 42,679 世帯、面積は 9.54km² となっている。

- 1) 高齢化：高齢化率は約 20.6% で西宮市全体での約 19.1% よりやや高い。
- 2) 子育て世代：子育て世代の転入が減少している。
- 3) 人口減少：子育て世代や若い世代の転出が多い。
- 4) 女子大生の卒業後の転出：武庫川女子大学の学生を含む 15～24 歳は約 2,430 人で約 13% を占めるが、卒業後もこのまちに住み続ける学生は少なくなっている。

4. 設計コンセプト

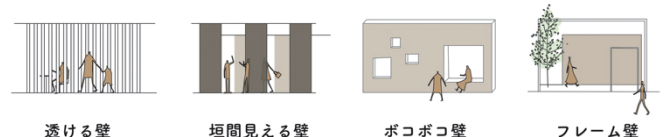
4-1 新たな「たまる場」の提案

目的がなくても、なんとなくいつもひとが集まる場所、たまり場。そんな場所を阪神鳴尾駅前につくる。阪神鳴尾駅をただの通過点から、なんとなく寄り道したくなるような、人が集う場所「たまる場」にしたいと考える。

4-2 壁で繋がるひとと空間

外部と内部の隔たりを感じさせない設計にする。空間が繋がり、この駅前から阪神鳴尾駅がこのまちに溶け込み、そしてひとが駅前に溶け込み、人とひとが繋がる場を目指す。

- 1) 透ける壁：壁の向こう側の音や匂い、人の気配を感じることができる壁。壁の隔たりが無くなり、空間がより広く繋がる。
- 2) 垣間見える壁：壁の向こう側の人々のアクティビティを垣間見ることができる壁。自然と壁の向こう側の空間への興味に繋がる。
- 3) ボコボコ壁：様々な高さの穴から壁の向こう側に繋がることのできる壁。このボコボコ空いた穴では、物を置いたり、ひとが座ることのできる。
- 4) フレーム壁：空気は繋がっているが、フレーム壁で空間に機能をつけることができる。新たな空間に「入った」という体験を感じることができる壁。



5. 設計の概要

設計をする上で、いかに人々をこの計画地に流れ込ませるかを第一に考えた。駅の改札のアクセス、武庫川女子大学からのアクセス、北側の住宅地からのアクセス、甲子園方面からのアクセス、などの様々な方面からでもひとが自然になんとなく足を運ぶように、曲線の壁を用いることでそれを実現させた。また、曲線の壁は 3 層、4 層の建物を支える構造としての役割も含む。曲線以外の壁はガラスを多く用いることで内部・外部の隔たりを感じさせない、いつの間にか外だったり、中だったりを感じる空間を目指す。

参考文献

- 1) 人口統計ラボ 国勢調査（総務省統計局）（2015）
- 2) 魅力的な都市であり続けるために 西宮版人口ビジョン（2017）

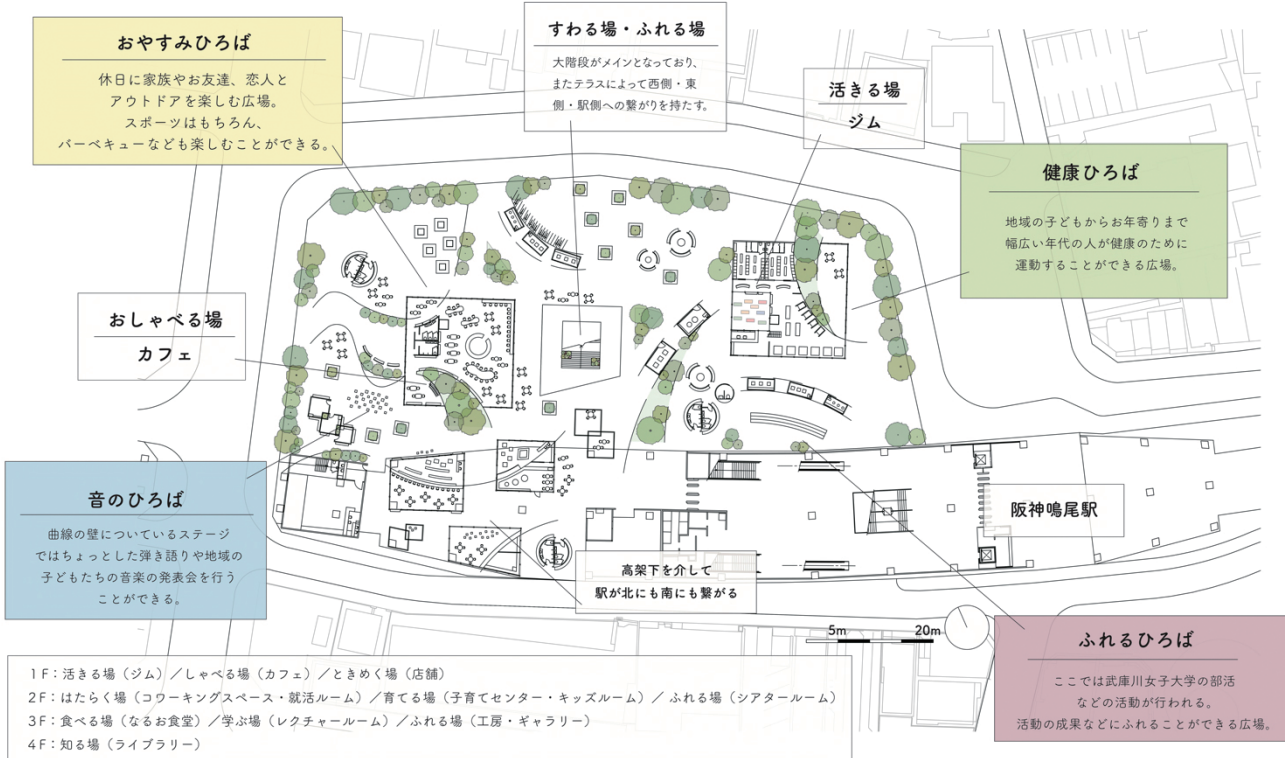


図1 平面図 (設計提案)

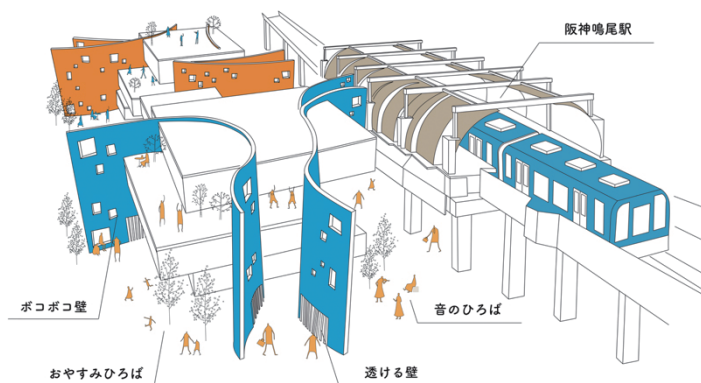


図2 全体パース



図3 模型写真